Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1909

11. 08. 82

Sachgebiet 9241

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Entwurf enthält im wesentlichen eine verfassungsrechtlich gebotene neue Regelung für die Beförderung von Umzugsgut und Handelsmöbeln sowie die Umwandlung der auf Grund früheren Rechts erteilten Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr. Zudem soll das Tarifbildungsverfahren im Güterkraftverkehr neu geordnet werden.

B. Lösung

1. Für die Beförderung von Umzugsgut wird eine vereinfachte Regelung eingeführt und auf die Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr verzichtet.
2. Die Umwandlung der auf Grund früheren Rechts erteilten Genehmigungen für den Möbelfernverkehr berücksichtigt den Besitzstand der betroffenen Genehmigungsinhaber und führt nicht zu einer Kapazitätsausweitung im Güterfernverkehr.
3. Die Tarifkommissionen sollen künftig paritätisch mit Vertretern der Güterkraftverkehrsunternehmer und der Verlader besetzt sein. Es können Fachausschüsse für Teilmärkte gebildet werden. Bei Nichteinigung in der Tarifkommission ist ein Schlichtungsverfahren vorgesehen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Für die Tätigkeit des Schlichters können Kosten von bis zu 15 000 DM jährlich entstehen, die aus dem Bundeshaushalt zu begleichen sind. Bund, Länder und Gemeinden werden im übrigen durch dieses Gesetz nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz wird sich voraussichtlich nicht auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau auswirken.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 921 02 — Gü 51/82

Bonn, den 11. August 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 512. Sitzung am 28. Mai 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Offergeld

Anlage 1

Drittes Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2132, 2480), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 26. November 1979 (BGBl. I S. 1953), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Nahzone" die Worte „mit Ausnahme des Umzugsverkehrs" eingefügt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden nach den Worten „dieser Grenzen" die Worte „mit Ausnahme des Umzugsverkehrs" eingefügt.

   b) Absatz 2 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

   „2. Wird die An- oder Abfuhr über die Grenzen der Nahzone des eingesetzten Kraftfahrzeugs hinaus oder außerhalb dieser Grenzen durchgeführt, so

   a) kann abweichend von § 12 Abs. 1 Nr. 3 an Stelle der Genehmigungsurkunde eine Bescheinigung der Deutschen Bundesbahn über deren Hinterlegung mitgeführt werden und

   b) die Beschränkung des § 12 Abs. 1 Nr. 2 gilt nicht."

   c) Folgender Absatz 3 wird eingefügt:

   „(3) Beim Huckepackverkehr sind einer Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr zwei Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr (§ 13 a) gleichgestellt. Im übrigen findet Absatz 2 entsprechende Anwendung."

3. § 8 Abs. 3 wird gestrichen.

4. In § 9 Abs. 1 werden die Worte „sowie die Höchstzahlen der Fahrzeuge für den Möbelfernverkehr (§ 37)" gestrichen.

5. Folgender § 19b wird eingefügt:

   „§ 19 b

   Der Unternehmer unterliegt wegen der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften und der ihm durch die Genehmigung auferlegten Bedingungen, Auflagen und verkehrsmäßigen Beschränkungen unbeschadet der §§ 53 bis 76 der Aufsicht der Genehmigungsbehörde."

6. § 20 a wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird das Wort „Tarifkommissionen" durch die Worte „einer Tarifkommission" ersetzt.

   b) In Absatz 2 wird das Wort „Tarifkommissionen" durch das Wort „Tarifkommission" ersetzt.

   c) In Absatz 4 werden nach dem Wort „erfordert" die Worte „oder wenn ein Beschluß der Tarifkommission trotz Einschaltung des Schlichters (§ 21 c) nicht zustande kommt" eingefügt.

7. Die §§ 21 bis 21 b werden durch folgende §§ 21 bis 21 c ersetzt:

   „§ 21

   (1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Tarifkommission für den Güterfernverkehr zu errichten und ihren Aufbau und Sitz zu bestimmen.

   (2) Die Tarifkommission besteht aus zwei zahlenmäßig gleich starken Gruppen von Vertretern der Güterfernverkehrsunternehmer und der Verlader.

   (3) Die Mitglieder der Tarifkommission und ihre Stellvertreter werden vom Bundesminister für Verkehr auf die Dauer von fünf Jahren auf Vorschlag der Verbände des Güterkraftverkehrs sowie der Industrie, des Handels, der Spedition, des Handwerks und der Agrarwirtschaft berufen.

   (4) Die Mitglieder der Tarifkommission sind ehrenamtlich tätig; sie sind nicht an Aufträge oder Weisungen gebunden.

   (5) Für die Niederlegung des Amts eines Mitglieds der Tarifkommission, das Erlöschen der Mitgliedschaft und das Ausscheiden eines Mitglieds während seiner Amtszeit ist § 62 Abs. 4 und 5 entsprechend anzuwenden; das gleiche gilt für die Stellvertreter der Mitglieder.

   (6) Die Tarifkommission gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedarf.

   (7) Der Bundesminister für Verkehr, andere beteiligte Bundesminister sowie der Schlichter

(§ 21c) sind berechtigt, an den Sitzungen der Tarifkommission teilzunehmen oder sich vertreten zu lassen. Der Bundesminister für Verkehr kann Bedienstete der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr als Beauftragte entsenden.

§ 21a

(1) In der Rechtsverordnung nach § 21 kann die Bildung von Fachausschüssen vorgesehen werden. Die Fachausschüsse beraten die Tarifkommission bei der Festsetzung des Beförderungsentgelts. Das Verfahren regelt die Geschäftsordnung der Tarifkommission.

(2) § 21 Abs. 2 bis 7 gilt entsprechend.

§ 21b

(1) In der Tarifkommission beraten die Gruppe der Unternehmer und die Gruppe der Verlader gemeinsam. Bei Abstimmungen verfügt jede Gruppe über eine Stimme.

(2) Die von der Tarifkommission beschlossenen Tarife werden als marktgerecht angesehen, es sei denn, daß Unternehmer oder Verlader ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich behandelt werden.

§ 21c

(1) Der Bundesminister für Verkehr beruft einen Schlichter und einen Stellvertreter für die Dauer von drei Jahren; er kann jeden von ihnen aus wichtigem Grund abberufen. § 21 Abs. 4 und 5 gilt entsprechend.

(2) Kommt in der Tarifkommission ein Beschluß nicht zustande, so zeigt die Tarifkommission dies innerhalb einer Frist von einer Woche dem Schlichter an, sofern die Gruppe der Unternehmer oder die Gruppe der Verlader dies beantragt.

(3) Der Schlichter soll die Tarifkommission innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige nach Absatz 2 einberufen.

(4) Der Schlichter berät gemeinsam mit der Tarifkommission mit dem Ziel einer Einigung. Kommt in der Tarifkommission wiederum kein Beschluß zustande, so legt der Schlichter dem Bundesminister für Verkehr unverzüglich einen Entscheidungsvorschlag mit Begründung vor."

8. § 29 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Der Unternehmer hat die Beförderungspapiere und das Fahrtenbuch nach Beendigung der Beförderung fünf Jahre, die Schaublätter der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte ein Jahr geordnet aufzubewahren."

9. § 31 wird gestrichen.

10. § 34 Abs. 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

   „Auf die Rücknahme der Bestellung findet § 102b Abs. 1 und 2 Nr. 4, 7 und 9 entsprechende Anwendung."

11. Nach § 36 wird folgender Dritter Abschnitt mit der Überschrift „Vorschriften für besondere Verkehre" eingefügt.

   Der Fünfte Titel wird Erster Titel und die Überschrift erhält folgende Fassung:

   „Sondervorschriften für den Umzugsverkehr".

12. Die §§ 37 bis 44 werden durch folgende §§ 37 bis 43 ersetzt:

„§ 37

Die Beförderung von Umzugsgut, Erbgut und Heiratsgut mit einem Kraftfahrzeug für andere (Umzugsverkehr) ist erlaubnispflichtig. Die Erlaubnis wird dem Unternehmer für seine Person zeitlich unbeschränkt erteilt.

§ 38

(1) Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellte Person zuverlässig sind,
2. der Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und
3. die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet ist.

(2) Für die Erteilung der Erlaubnis ist diejenige untere Verkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder eine gerichtlich eingetragene Zweigniederlassung hat (Erlaubnisbehörde).

§ 39

Auf das Erlaubnisverfahren für den Umzugsverkehr sind

§ 8 Abs. 2 über die Entscheidung in Zweifelsfällen,

§ 10 Abs. 2 über den Nachweis der fachlichen Eignung,

§ 14 Abs. 2 über die Zuständigkeit bei einem Sitz des Unternehmens außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes,

§ 14 Abs. 3 Satz 1 mit der Maßgabe, daß die Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und als beteiligte Verbände des Verkehrsgewerbes die Vertretungen des Möbeltransports und der Spedition zu hören sind,

§ 15 Abs. 1, 2 Nr. 1 und 2, Abs. 3 Satz 1, Abs. 5 und 6 über Aushändigung, Inhalt und Verlust der Urkunde,

§ 17 über die Nachprüfung der Betriebssicherheit der Kraftfahrzeuge,

§ 18 über die Pflicht zur Mitteilung an die Berufsgenossenschaft und

§ 19 über die Fortführung des Betriebes nach dem Tod des Unternehmers sowie nach dem Wegfall der Erwerbs- oder Geschäftsfähigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person

entsprechend anzuwenden, wobei an die Stelle der nach § 8 Abs. 2 zuständigen höheren Landesverkehrsbehörde die untere Verkehrsbehörde tritt.

§ 40

(1) Entgelte für die Beförderung und für Nebenleistungen im Umzugsverkehr sind Höchstentgelte, falls in dem Tarif nichts anderes bestimmt ist. Auf den Tarif sind die §§ 20 und 22 Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz und Abs. 3 anzuwenden. Falls der Tarif Mindest-Höchstentgelte vorsieht, gilt außerdem § 22 Abs. 2. Für das Tarifbildungsverfahren gilt § 20 a.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Tarifkommission für den Umzugsverkehr zu errichten. Die §§ 21, 21 b und 21 c gelten entsprechend mit der Maßgabe, daß die Mitglieder der Tarifkommission und ihre Stellvertreter auf Vorschlag der Verbände des Möbeltransports, der Industrie, des Handels, der Spedition, des Handwerks und der Verbraucher berufen werden.

(3) Die Tarifkommission für den Umzugsverkehr kann auch Tarife für die Beförderung von Handelsmöbeln festsetzen. Solche Tarife gelten wahlweise neben entsprechenden Tarifen, die von der Tarifkommission für den Güterfernverkehr oder der Tarifkommission für den Güternahverkehr festgesetzt worden sind.

§ 41

§ 26 über das Verbot des Haftungsausschlusses und der Haftungsbeschränkung gilt entsprechend. § 29 über die Buchführungs- und Aufbewahrungspflicht gilt entsprechend mit der Maßgabe, daß der Unternehmer die Zweitschriften seiner Rechnungen fünf Jahre nach Rechnungsausstellung aufzubewahren hat.

§ 42

Auf allen Fahrten ist eine Ausfertigung der Erlaubnisurkunde mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen.

§ 43

(1) Der Unternehmer unterliegt wegen der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften der Aufsicht der Erlaubnisbehörde. Im übrigen gilt § 55 Abs. 1 und 2 entsprechend.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, in welchem Umfang und nach welchem Verfahren Unterlagen zur Tarifüberwachung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vorzulegen sind. In der Rechtsverordnung kann auch die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen vorgesehen werden."

13. Der Sechste Titel wird Zweiter Titel.

14. § 46 erhält folgende Fassung:

„§ 46

Für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit bundesbahneigenen Kraftfahrzeugen gelten nicht die §§ 8 bis 15, 17 bis 19 b, 23 mit Ausnahme des Absatzes 1 Satz 1, ferner die §§ 27, 37 bis 43, 58 und 102 b."

15. Der Siebente Titel wird Dritter Titel.

16. Der Achte Titel wird Vierter Abschnitt.

17. In § 53 Abs. 3 Satz 4 wird die Bezugnahme auf „§ 77" durch die Bezugnahme auf „§ 19 b" ersetzt.

18. § 54 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Unternehmer" die Worte „des Güterfernverkehrs" eingefügt.

b) In Absatz 2 Nr. 3 werden in Buchstabe d die Bezugnahme „§ 2 Nr. 7 a" durch die Bezugnahme „§ 3 Nr. 9" ersetzt, in Buchstabe e die Bezugnahme „§ 11 a" durch die Bezugnahme auf „§ 10" ersetzt, folgende Buchstaben f bis h eingefügt:

„f) die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,

g) die Beschaffenheit, Kennzeichnung und Benutzung von Transportbehältnissen zur Beförderung von Lebensmitteln,

h) das Mitführen einer Ausfertigung der Genehmigungsurkunde nach § 12 Abs. 4 des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen vom 20. April 1961 (BGBl. I S. 444), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 1978 (BGBl. I S. 641),"

und das letzte Wort „und" durch einen Punkt ersetzt; Nummer 4 wird gestrichen.

19. Folgender § 54 a wird eingefügt:

„§ 54 a

(1) Die Bundesanstalt unterstützt die Erlaubnisbehörde (§§ 43 und 82), soweit diese darüber

zu wachen hat, daß der Unternehmer, der Umzugsverkehr oder Güternahverkehr betreibt, der Spediteur und der Vermittler nach den §§ 32 und 84b, außerdem alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen, vor allem, daß die Tarife und die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, und daß Umzugsverkehr und Güternahverkehr nicht ohne die erforderliche Erlaubnis betrieben werden. Sie wird dabei durch Ermittlungen in Einzelfällen, insbesondere auf Grund von Hinweisen der Erlaubnisbehörde, tätig. Die Einzelheiten regelt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates in allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(2) § 54 Abs. 2 Nr. 3 findet Anwendung."

20. § 55 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Geschäftspapiere" die Worte „einschließlich der Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz" eingefügt und der Klammerzusatz „(§ 32)" durch den Klammerzusatz „(§§ 32 und 84b)" ersetzt.

    b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

       „(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt zur Durchführung der der Bundesanstalt nach §§ 54 und 54a übertragenen Aufgaben die erforderlichen allgemeinen Verwaltungvorschriften, im Falle des § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit."

21. § 60 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

       „(1) Die Unternehmer des Güterfernverkehrs, des Umzugsverkehrs und des Güternahverkehrs sowie die Abfertigungsspediteure haben ihre Unternehmen und auf Verlangen der Bundesanstalt die verwendeten Kraftfahrzeuge und Anhänger bei der Bundesanstalt anzumelden. Die Deutsche Bundesbahn hat auf Verlangen der Bundesanstalt ihre im Güterfernverkehr verwendeten Kraftfahrzeuge und Anhänger anzumelden."

    b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

       „(2) Die Bundesanstalt hat über sämtliche Unternehmen des Güterfernverkehrs, des Umzugsverkehrs und des Güternahverkehrs sowie über die Abfertigungsspediteure Register zu führen."

22. In § 63 Abs. 2 Nr. 4 wird die Bezugnahme auf „§ 87b Abs. 2," gestrichen.

23. § 69 wird gestrichen.

24. § 75 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „Güter- und Möbelfernverkehrs" durch das Wort „Güterfernverkehrs" ersetzt.

    b) In Absatz 1 Satz 5 werden nach dem Wort „Abfertigungsspediteuren" die Worte", von Unternehmern die Umzugsverkehr oder Güternahverkehr betreiben," eingefügt.

    c) In Absatz 3 wird das Wort „Rechnungsjahr" durch das Wort „Haushaltsjahr" ersetzt.

25. Der Neunte Titel „Aufsicht" mit den §§ 77 und 78 wird gestrichen.

26. Der Dritte Abschnitt wird Fünfter Abschnitt.

27. In § 83 Abs. 1 werden die Worte „§ 8 Abs. 2 und 3 über die Entscheidung in Zweifelsfällen sowie über die Begründung und Zustellung der Entscheidung," durch die Worte „§ 8 Abs. 2 über die Entscheidung in Zweifelsfällen," die Worte „§ 14 Abs. 2 über die Zuständigkeit bei einem Sitz des Unternehmens im Ausland" durch die Worte „§ 14 Abs. 2 über die Zuständigkeit bei einem Sitz des Unternehmens außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes," die Worte „§ 15 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 und 2, Abs. 4 Satz 2 und Abs. 5 über Aushändigung, Inhalt und Verlust der Urkunde", durch die Worte „§ 15 Abs. 1, 2 Nr. 1, 2 und 5, Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 über Aushändigung, Inhalt und Verlust der Urkunde," ersetzt.

28. § 84 wird wie folgt geändert:

    a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 4 eingefügt: „Für das Tarifbildungsverfahren gilt § 20a."

    b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

       „(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Tarifkommission für den Güternahverkehr zu errichten. Die §§ 21, 21b und 21c gelten entsprechend."

    c) Absatz 3 wird gestrichen.

29. Die §§ 84a bis 84f werden gestrichen.

30. In § 84g wird das Wort „Tarifkommissionen" durch das Wort „Tarifkommission" ersetzt.

31. Die bisherigen §§ 84g und 84h werden §§ 84a und 84b.

32. § 85 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Bezugnahme auf „§ 84f Abs. 4“ durch die Bezugnahme auf „§ 20a Abs. 5 und § 84 Abs. 1 Satz 4“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird das Wort „Buchführungspflicht“ durch die Worte „Buchführungs- und Aufbewahrungspflicht“ ersetzt.

33. Die §§ 87a, 87b und 88 werden gestrichen.

34. In § 89 wird im ersten Satzteil die Bezugnahme auf „§ 88“ durch die Bezugnahme auf „§ 102b“ ersetzt und im dritten Satzteil werden die Worte „und 88“ gestrichen.

35. In § 93 Abs. 1 werden die Worte „§ 15 Abs. 4 Satz 1 über den Nachweis der Versicherung vor Aushändigung der Urkunde“ durch die Worte „§ 15 Abs. 5 Satz 1 über den Nachweis der Versicherung vor Aushändigung der Urkunde“ ersetzt.

36. In § 94 Satz 2 wird die Bezugnahme auf „§ 84h“ durch die Bezugnahme auf „§ 84b“ ersetzt.

37. § 96 erhält folgende Fassung:

„§ 96

§ 19b über die Aufsicht der Genehmigungsbehörde ist entsprechend anzuwenden.“

38. Der Vierte Abschnitt wird Sechster Abschnitt.

39. § 97e Abs. 1 Satz 2 und 3 erhält folgende Fassung:

„Die §§ 20a und 84 Abs. 1 Satz 4 finden keine Anwendung. Die Geltung der vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung erlassenen Tarife bleibt unberührt.“

40. Der Fünfte Abschnitt wird Siebenter Abschnitt; die Überschrift erhält die Fassung „Vorschriften über Geldbuße und Rücknahme der Genehmigung oder der Erlaubnis“.

41. § 98 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Bezugnahme auf „§ 20 Abs. 2, §§ 20a, 22, 84 Abs. 1, §§ 84f, 84g, 89b und 97e“ durch die Bezugnahme auf „§ 20 Abs. 2, §§ 20a, 22, 40, 84 Abs. 1, §§ 84a, 89b und 97e“ ersetzt.

b) In Nummer 3 wird die Bezugnahme auf „§ 84h“ durch die Bezugnahme auf „§ 84b“ ersetzt.

42. § 99 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummer 1e wird eingefügt:

„1e. entgegen § 37 Umzugsverkehr betreibt, ohne im Besitz einer Erlaubnis zu sein.“

b) In Nummer 4 werden im Einleitungssatz die Worte „Güterfern- oder -nahverkehrs“ durch die Worte „Güterfern-, Umzugs- oder Güternahverkehrs“ ersetzt.

c) In Nummer 4 Buchstabe b wird die Bezugnahme auf „§§ 29, 85 Abs. 3“ durch die Bezugnahme auf „§§ 29, 41, 85 Abs. 3“ und das Wort „Buchführungspflicht“ durch die Worte „Buchführungs- und Aufbewahrungspflicht“ ersetzt.

d) In Nummer 5 wird die Bezugnahme auf „§§ 39, 40 Abs. 1,“ durch die Bezugnahme auf „§ 42“ ersetzt und die Bezugnahme auf „§ 87a Abs. 3, § 87b Abs. 1 Satz 1“ gestrichen.

e) In Nummer 6 wird die Bezugnahme auf „§ 84h“ durch die Bezugnahme „§ 84b“ ersetzt.

43. In § 100 Abs. 1 wird die Bezugnahme auf „§§ 54, 87a“ durch die Bezugnahme auf „§§ 54 und 54a“ ersetzt.

44. In § 102 werden nach dem Wort „Güternahverkehr“ die Worte „oder den Umzugsverkehr“ eingefügt und nach den Worten „untere Verkehrsbehörde“ wird der Klammerzusatz „(§ 82)“ durch den Klammerzusatz „(§ 38 Abs. 2 und § 82)“ ersetzt.

45. Folgender § 102b wird eingefügt:

„§ 102b

(1) Die Genehmigung oder die Erlaubnis kann zurückgenommen werden, wenn der Unternehmer oder sein Bevollmächtigter über Tatsachen, die für die Erteilung der Genehmigung oder der Erlaubnis erheblich waren, vorsätzlich oder grobfahrlässig unrichtige Angaben gemacht hat.

(2) Die Genehmigung oder die Erlaubnis kann widerrufen werden, wenn

1. der Unternehmer die in § 22 Abs. 2, den §§ 27 bis 29, 41 und 85 festgesetzten Verpflichtungen wiederholt gröblich verletzt hat,

2. der Unternehmer des Güterfernverkehrs drei Monate kein Kraftfahrzeug mehr besitzt, das der Voraussetzung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 entspricht,

3. ein nach den §§ 27 oder 85 Abs. 2 vorgeschriebenes Versicherungsverhältnis erloschen ist,

4. über das Vermögen des Unternehmers der Konkurs eröffnet oder die Eröffnung des Konkurses mangels einer den Kosten des Verfahrens entsprechenden Konkursmasse abgelehnt wird,

5. der Unternehmer die sozialrechtlichen oder arbeitsrechtlichen Verpflichtungen, die ihm kraft Gesetzes oder Tarifvertrages hinsichtlich der in seinem Betrieb Beschäftigten obliegen, wiederholt nicht erfüllt hat,

6. Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, gegen die Auflagen oder Beschränkungen der Genehmigung oder der Erlaubnis wiederholt in grober Weise verstoßen oder die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erlassenen Vorschriften trotz Verwarnung nicht erfüllt haben,

7. Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, wegen Verstoßes gegen Tarifvorschriften mehr als zweimal rechtskräftig verurteilt worden sind,

8. der Unternehmer die ihm obliegenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt hat,

9. nach Erteilung der Genehmigung oder Erlaubnis andere schwerwiegende Umstände eintreten, aus denen sich die Unzuverlässigkeit der für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen ergibt,

10. der Unternehmer den Fernverkehrsbetrieb nicht binnen drei Monaten nach Erteilung der Genehmigung aufgenommen oder die Genehmigung während einer Dauer von sechs Monaten nicht ausgenutzt hat oder

11. der Unternehmer im Zwangsvollstreckungsverfahren wegen einer Geldforderung in das bewegliche Vermögen eine eidesstattliche Versicherung abgegeben hat.

(3) In den Fällen des Absatzes 2 Nr. 8 und 11 dürfen die Finanzbehörden den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung machen.

(4) Vor der Entziehung der Genehmigung ist die Bundesanstalt zu hören."

46. Der Sechste Abschnitt wird Achter Abschnitt.

47. § 103 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 2 werden die Worte „des Fern- und Nahverkehrs" durch die Worte „des Fern-, Umzugs- und Nahverkehrs" ersetzt.

b) In Absatz 3 Nr. 2 wird die Bezugnahme auf „§ 78" durch die Bezugnahme auf „§ 102 b" ersetzt.

c) Absatz 3 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. die Erteilung der Genehmigungen dem Bundesminister für Verkehr oder nach dessen Richtlinien der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr übertragen wird."

48. § 103 b Abs. 2 Satz 4 wird gestrichen.

49. § 106 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Eine Genehmigung für den Umzugsverkehr, die vor dem 1. Juli 1983 erteilt worden ist, gilt als Erlaubnis für den Umzugsverkehr (§ 37) fort."

Artikel 2

(1) Eine Genehmigung für den Möbelfernverkehr, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes erteilt worden ist, berechtigt zum Umzugsverkehr und zur Beförderung von Möbeln im Güterfernverkehr mit einem Kraftfahrzeug oder einem Anhänger. Die Genehmigung berechtigt ferner dazu, bei Ausführung eines Möbeltransports Restgut auf dem als Zugkraft verwendeten Kraftfahrzeug und im Anhänger zu befördern. Die Genehmigung wird neun Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ungültig.

(2) Nahverkehrsunternehmer, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes Umzugsverkehr durchgeführt haben, und Unternehmer des Möbelfernverkehrs erhalten auf Antrag eine Erlaubnis für den Umzugsverkehr, ohne daß die Voraussetzungen für die Erteilung geprüft werden. Der Antrag kann nur bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gestellt werden.

(3) Über die nach § 9 des Güterkraftverkehrsgesetzes in Verbindung mit der Sechsten Verordnung über die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs vom 3. Juli 1970 (BGBl. I S. 1101), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. November 1978 (BGBl. I S. 1909), festgesetzten Höchstzahlen für den allgemeinen Güterfernverkehr hinaus dürfen anstelle von Genehmigungen für den Möbelfernverkehr im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auf Antrag Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr mit folgender Maßgabe erteilt werden:

a) In den Antrag müssen sämtliche einem Unternehmer erteilten Genehmigungen für den Möbelfernverkehr einbezogen sein. Der Antrag kann nur bis zum Ablauf von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gestellt werden.

b) Der Unternehmer muß innerhalb von zwölf Monaten vor Antragstellung 34 000 Deutsche Mark Umsatz im Möbelfernverkehr ohne Umzugsverkehr erzielt haben.

c) Die innerhalb des Zeitraums nach Buchstabe b mit Genehmigungen für den Möbelfernverkehr erzielten Frachtumsätze im Möbelfernverkehr ohne Umzugsverkehr sind zusammenzuzählen. Für 34 000 Deutsche Mark Frachtumsatz wird eine, für weitere 135 000 Deutsche Mark Frachtumsatz jeweils eine weitere Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr mit der Beschränkung nach den Absätzen 4 und 5 erteilt, höchstens jedoch die Zahl der Genehmigungen nach Buchstabe a.

d) Weist der Antragsteller nach, daß er aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, den nach Buchstabe b erforderlichen Umsatz nicht erzielen konnte, so kann ihm ausnahmsweise eine Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr erteilt werden, wenn die Nichterteilung der Genehmigung unter Berücksichtigung betrieblicher, struktur- oder regionalpolitischer Gesichtspunkte eine unzumutbare Härte darstellen würde.

e) Ein Antragsteller, der bereits nach der Höchstzahlen-Verordnung freiwillig Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr umgetauscht hat, erhält hinsichtlich der Möbelfernverkehrsgenehmigungen, die ihm nach dem freiwilligen Umtausch erstmals erteilt wurden, für 135 000 Deutsche Mark Frachtumsatz jeweils eine Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr, höchstens jedoch die Zahl der Genehmigungen nach Buchstabe a.

(4) Bei Genehmigungen nach Absatz 3 ist in der Genehmigungsurkunde eine Nutzlast von 15 Tonnen einzutragen.

(5) Eine höhere Nutzlast kann eingetragen werden, wenn der Unternehmer nachweist, daß die höhere Nutzlast unter Berücksichtigung betrieblicher Belange zur Durchführung von Möbelbeförderungen dringend erforderlich ist. Einem Antragsteller, der bereits nach der Höchstzahlen-Verordnung freiwillig Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr umgetauscht hat, kann die in der Genehmigungsurkunde eingetragene Nutzlastbeschränkung abgeändert werden, sofern er nachweist, daß eine höhere als die eingetragene Nutzlast unter Berücksichtigung betrieblicher Belange zur Durchführung von Möbelbeförderungen dringend erforderlich ist. In diesen Fällen gilt § 12a des Güterkraftverkehrsgesetzes mit der Einschränkung, daß die zu berücksichtigende Nutzlast höchstens 15 Tonnen beträgt.

(6) Genehmigungen nach den Absätzen 3 bis 5 berechtigen den Unternehmer, ein Kraftfahrzeug zu verwenden, das einschließlich Anhänger die in der Genehmigungsurkunde eingetragene Nutzlast nicht überschreitet.

(7) Für jeweils zwei Genehmigungen mit einer Nutzlastbeschränkung, die ein Unternehmer nach den Absätzen 3 bis 5 oder auf Grund des freiwilligen Untausches nach der Höchstzahlen-Verordnung erhalten hat, kann dem Unternehmer auf seinen Antrag eine Genehmigung ohne Nutzlastbeschränkung erteilt werden.

(8) Für eine Genehmigung mit einer Nutzlastbeschränkung, die ein Unternehmer nach den Absätzen 3 bis 5 oder auf Grund des freiwilligen Umtausches nach der Höchstzahlen-Verordnung erhalten hat, kann dem Unternehmer auf seinen Antrag eine Genehmigung für den Bezirksgüterfernverkehr ohne Nutzlastbeschränkung erteilt werden.

(9) Die nach den Absätzen 3 bis 8 erteilten Genehmigungen erhöhen oder verringern die durch die Höchstzahlen-Verordnung festgesetzten und auf die Länder aufgeteilten Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr bei demjenigen Land, in dem sie erteilt wurden.

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Güterkraftverkehrsgesetzes in der nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Absatz 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1987 außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Die Vorschriften des Gesetzentwurfs betreffen im wesentlichen
   a) die Beförderung von Umzugsgut und Handelsmöbeln — Artikel 1 Nr. 1, 2a, 3 und 12 —
   b) die Umwandlung der auf Grund früheren Rechts erteilten Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr
   — Artikel 2 —
   sowie
   c) das Tarifbildungsverfahren im gewerblichen Güterkraftverkehr — Artikel 1 Nr. 6, 7, 12 (§ 40 Abs. 2 und 3), 28 bis 30 —

Zu a)

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluß vom 14. Oktober 1975 (BVerfGE 40, 196 ff.) festgestellt, daß die Festsetzung von Höchstzahlen für Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs, die zur Beförderung von Umzugsgut eingesetzt werden, gegen Art. 12 Abs. 1 GG verstößt. Seither werden derartige Genehmigungen ohne zahlenmäßige Beschränkung erteilt. Dies macht eine Überarbeitung der bisherigen Sondervorschriften des Gesetzes über den Möbelfernverkehr erforderlich. Soweit es sich um die Beförderung von Handelsmöbeln handelt, können die bisherigen Sondervorschriften ersatzlos entfallen. Für die Beförderung von Umzugsgut wird eine vereinfachte Regelung eingeführt und insbesondere auf die übliche Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr verzichtet.

Zu b)

Die Umwandlung der auf Grund früheren Rechts erteilten Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr erfolgt in Anlehnung an das bereits 1978 durchgeführte freiwillige Umtauschverfahren auf Grund der Verordnung vom 24. November 1978 zur Änderung der Sechsten Verordnung über die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs vom 2. Dezember 1978 (BGBl. I S. 1909). Die Regelung berücksichtigt einerseits den Besitzstand der betroffenen Genehmigungsinhaber, schließt jedoch andererseits eine unerwünschte Kapazitätserweiterung im allgemeinen Güterfernverkehr aus.

Zu c)

Die Neuordnung des Tarifbildungsverfahrens im Güterkraftverkehr dient dazu, den Weg zu möglichst marktnahen Tarifen zu verbessern und damit einem weiteren Anwachsen des Werkfernverkehrs entgegenzuwirken. Außerdem soll die Eigenverantwortung der beteiligten Gruppen für die Tarifbildung stärker betont werden. Deshalb wird die Tarifkommission für den Güterfernverkehr paritätisch und gleichberechtigt mit den Gruppen der Unternehmer und der Verlader besetzt. Dieses Verfahren hat sich in der Tarifkommission für den Straßengüternahverkehr und den Frachtenausschüssen der Binnenschiffahrt seit längerem bewährt. Eine Vorberatung spezieller Tarifmaßnahmen für Teilmärkte soll Fachausschüssen übertragen werden. Hervorzuheben ist, daß die von beiden Gruppen übereinstimmend getroffenen Entscheidungen künftig kraft gesetzlicher Vermutung als marktgerecht angesehen werden, es sei denn, daß Unternehmer oder Verlader ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich behandelt werden (§ 21b Abs. 2). Kommt ein übereinstimmender Beschluß nicht zustande, ist ein Schlichtungsverfahren vorgesehen, das dem Ziel dient, unter dem Vorsitz eines neutralen Sachverständigen eine Einigung der beiden Gruppen herbeizuführen. Die Tarifbeschlüsse bedürfen wie bisher der Genehmigung des Bundesverkehrsministers, der im Einvernehmen mit dem Bundeswirtschaftsminister entscheidet.

2. Neben den aufgeführten Regelungen enthält der Entwurf eine Erleichterung für den Zugang zum kombinierten Verkehr (Artikel 1, Nr. 2b und Nr. 2c), eine Änderung der Vorschriften über die Rücknahme der Genehmigung bzw. der Erlaubnis (Artikel 1 Nr. 45) sowie eine Reihe von redaktionellen Anpassungen und Klarstellungen.

3. Für die Tätigkeit des Schlichters können Kosten von bis zu 15 000 DM jährlich entstehen, die aus dem Bundeshaushalt zu begleichen sind.

   Bund, Länder und Gemeinden werden im übrigen durch dieses Gesetz nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz wird sich voraussichtlich nicht auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau auswirken.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummern 1 und 2a

Die grundsätzliche Unterscheidung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr beruht darauf, daß die Genehmigungen für den Güterfernverkehr kontingentiert sind, während der Güternahverkehr keiner Kapazitätsbeschränkung unterliegt. Da der Umzugsverkehr seit dem Beschluß des Bundesverfas-

sungsgerichts vom Oktober 1975 auch insoweit von der Kontingentierung freigestellt ist, als es sich um Fernverkehrsbeförderungen handelt, kann die Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr aufgegeben werden.

Zu Nummern 2 b und 2 c

Mit diesen Vorschriften soll der Zugang zum kombinierten Verkehr erleichtert werden. Anders als im durchgehenden Straßengüterverkehr können Fernverkehrsbeförderungen im kombinierten Verkehr auch mit einem Kraftfahrzeug durchgeführt werden, dessen Standort nicht mit dem Standort übereinstimmt, der in der verwendeten bzw. hinterlegten Genehmigungsurkunde eingetragen ist (2b). Außerdem können Fernverkehrsbeförderungen im kombinierten Verkehr auch unter Verwendung bzw. Hinterlegung von zwei Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr durchgeführt werden. Auf den Standort der eingesetzten Kraftfahrzeuge kommt es hierbei ebenfalls nicht an (2c).

Zu Nummer 3

Diese Regelung kann im Hinblick auf §§ 39, 41 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gestrichen werden.

Zu Nummer 4

Höchstzahlen der Fahrzeuge für den Möbelfernverkehr werden nicht mehr festgesetzt, weil der Umzugsverkehr nicht mehr kontingentiert ist und genehmigungsrechtlich die Beförderung von Handelsmöbeln je nach der Transportentfernung entweder dem Güternahverkehr oder dem Güterfernverkehr zugeordnet ist.

Zu Nummer 5

Diese Vorschrift betrifft die Aufsicht der Genehmigungsbehörde über die Unternehmer des Güterfernverkehrs und gehört systematisch in den Abschnitt „Güterfernverkehr" (bisher inhaltsgleich als § 77 geregelt).

Zu Nummer 6

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an das geänderte Tarifbildungsverfahren. Darüber hinaus gibt die Regelung unter Buchstabe c) dem BMV die Möglichkeit, Tarifmaßnahmen nicht nur aus Gründen des allgemeinen Wohls, sondern auch dann vorzunehmen, wenn sich die Gruppen der Verlader und Unternehmer in der Tarifkommission trotz Einschaltung des Schlichters nicht einigen. Auf diese Weise wird sichergestellt, daß das Tarifbildungsverfahren nicht blockiert werden kann.

Zu Nummer 7

Die 1979 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr vorgenommene Untersuchung „Der Werkverkehr auf Straßen und Binnenwasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland" — Schriftenreihe des BMV, Heft 55, 1979 — hat ergeben, daß viele befragte Unternehmen, die Werkfernverkehr betreiben, die mangelnde Flexibilität der Tarife im Güterfernverkehr, insbesondere bei bestimmten Transportarten, beklagen (vgl. S. 212, 214, 216, 265). In dem Bericht des Bundesministers für Verkehr vom November 1979 zu der vorbezeichneten Untersuchung ist bei der zusammenfassenden Bewertung (S. 13) auf folgendes hingewiesen: „Die Auffassung der Gutachter wird geteilt, daß insbesondere der Verkehrsträger ‚Straße' in seiner Tarifpolitik gegenüber dem Werkfernverkehr zu wenig flexibel ist."

Mit der Neuordnung des Tarifbildungsverfahrens soll dieser Zustand verbessert werden. Eine wesentliche Änderung besteht darin, daß die Tarifkommission paritätisch mit den Gruppen der Transportunternehmer und Verlader besetzt wird. Damit soll die Eigenverantwortung beider Gruppen für die Tarifbildung stärker betont werden.

Neu ist ferner die Möglichkeit, beratende Fachausschüsse einzusetzen. Dies wird sich für bestimmte Teilmärkte anbieten und marktnahe Tarifbeschlüsse erleichtern. Die Neuorganisation der Tarifkommission erlaubt es, Tarifmaßnahmen, die von den beteiligten Gruppen gemeinsam beschlossen werden, als marktgerecht anzuerkennen. Dies gilt allerdings mit dem Vorbehalt, daß Unternehmer oder Verlader nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich behandelt werden. Damit wird zum Ausdruck gebracht, daß dem kartellrechtlichen Diskriminierungsverbot im Genehmigungsverfahren Rechnung zu tragen ist.

Der Betonung der Eigenverantwortung beider Gruppen für die Tarifbildung dient auch das neu eingeführte Schlichtungsverfahren. Der Schlichter wird im Rahmen des Tarifbildungsverfahrens tätig, wenn in der künftig paritätisch besetzten Tarifkommission keine Einigung erzielt wird. Auf diese Weise wird ggf. eine nochmalige gründliche Beratung des Tarifantrages unter Mitwirkung eines unabhängigen neutralen Sachverständigen sichergestellt.

Für die Anrufung des Schlichters und die anschließende Einberufung der Tarifkommission durch den Schlichter werden gesetzliche Fristen vorgeschrieben. Sie sind so bemessen, daß einerseits keine unangemessene zeitliche Verzögerung entsteht, andererseits dem Schlichter ausreichend Zeit für seine Einigungsbemühungen gegeben wird.

Allein die Institution eines Schlichtungsverfahrens läßt erwarten, daß in der Tarifkommission von keiner Marktseite überzogene Tarifanträge gestellt werden. Die Neuregelung bietet somit in hohem Maße Gewähr für marktorientierte Tarifanträge im Güterfernverkehr. Daher besteht auch kein Grund zu der Annahme, daß die Tätigkeit des Schlichters in der Praxis durch eine Vielzahl von Schlichtungsverfahren beeinträchtigt wird.

Die Neuregelung weist den am Tarifbildungsverfahren Beteiligten klare Verantwortlichkeiten zu. Den Transportunternehmern und den Verladern obliegt es, sich in der Tarifkommission über Tarifanträge zu einigen. Die Genehmigung von der Tarifkommission beschlossener Beförderungsentgelte erfolgt wie bisher durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Der Schlichter wird tätig, wenn sich die Marktpartner in der Tarifkommission nicht einigen und ihm

dies auf Antrag einer der beteiligten Gruppen von der Tarifkommission angezeigt wird. Die dem Schlichter eingeräumte Befugnis, bereits an den Sitzungen der Tarifkommission teilzunehmen (§ 21 Abs. 7), dient dazu, ein eventuelles Schlichtungsverfahren zu beschleunigen.

Auch im Verhältnis zwischen dem Schlichter und dem Bundesminister für Verkehr ist eine klare Aufgabenabgrenzung vorgesehen. Der Schlichter hat dem Bundesminister für Verkehr einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten. Da ein Beschluß nicht zustande gekommen ist, gelten die Vorschriften des § 20 a Abs. 2 über die Genehmigung für das weitere Verfahren nicht. Der Bundesminister für Verkehr ist allerdings berechtigt — jedoch nicht verpflichtet — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft auf Grund des geänderten § 20 a Abs. 4 selbst eine Tarifänderung festzusetzen. Hierbei ist der Vorschlag des Schlichters eine wichtige Entscheidungshilfe.

Unter den für eine Neuregelung der Tarifbildung im Güterkraftverkehr erwogenen Möglichkeiten bot sich als Alternative auch die Übernahme des für den Güternahverkehr bisher geltenden Tarifbildungsverfahrens an. Dieses Verfahren, bei dem im Falle einer Nichteinigung über Tarifanträge in der paritätisch besetzten Tarifkommission des Güternahverkehrs eine erweiterte Tarifkommission eingeschaltet wird, hat sich jedoch zunehmend als problematisch erwiesen. Bei unterschiedlichen Standpunkten liegt die alleinige Verantwortung und letztlich auch die Entscheidung bei dem unabhängigen Vorsitzenden der erweiterten Tarifkommission des Güternahverkehrs. Er gerät in dieser Funktion zunehmend in Interessengegensätze, denen er als Einzelperson ausgesetzt ist. Der Gesetzentwurf sieht daher vor, die dargestellte Neuregelung des Tarifbildungsverfahrens im Güterfernverkehr entsprechend auch auf den Güternahverkehr und auf den Umzugsverkehr anzuwenden.

Zu Nummer 8

Die Schaublätter der Fahrzeugschreiber und Kontrollgeräte geben Aufschluß über den Einsatz der Kraftfahrzeuge. Eine geordnete Aufbewahrung dieser Unterlagen verbessert die Möglichkeiten, im Rahmen von Betriebsprüfungen festzustellen, ob der Kraftfahrzeugeinsatz den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend erfolgt ist. Geordnet bedeutet, daß die Schaublätter insbesondere in zeitlicher Reihenfolge und getrennt nach den einzelnen Fahrzeugen oder den Mitgliedern des Fahrpersonals aufzubewahren sind.

Zu Nummer 9

§ 31 hat keine Bedeutung mehr und kann daher gestrichen werden.

Zu Nummer 10

Redaktionelle Anpassung als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummer 11

Als besondere Verkehre sind in diesem Abschnitt zusammengefaßt

1. Umzugsverkehr (Erster Titel)
2. Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn (Zweiter Titel)
3. Werkverkehr (Dritter Titel).

Zu Nummer 12

An die Stelle der bisherigen Sondervorschriften für den Möbelfernverkehr (§ 37 bis § 44) treten die Bestimmungen über den Umzugsverkehr (§ 37 bis § 43).

a) *Zu § 37*

Mit dem Wegfall der Kontigentierung von Genehmigungen für Umzugsfernverkehrsbeförderungen auf Grund einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 14. Oktober 1975 (BVerfGE 40, 196 ff.) ist bei der Beförderung von Umzugsgut die übliche Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr überflüssig geworden. Dies gilt auch für die artverwandte Beförderung von Heiratsgut und Erbgut.

Das Änderungsgesetz trägt dem Rechnung und schafft für die vorgenannten Beförderungen den Begriff des Umzugsverkehrs, der weder Güternah- noch Güterfernverkehr ist (vgl. Nr. 1 und 2 a).

Wer Umzugsverkehr durchführen will, bedarf einer staatlichen Erlaubnis, deren Erteilung von der Erfüllung bestimmter subjektiver Bedingungen abhängig ist. Die Erlaubnis berechtigt ihren Inhaber, eine beliebige Anzahl von Kraftfahrzeugen für den Umzugsverkehr einzusetzen. Eine zeitliche Beschränkung der Erlaubnis ist nicht vorgesehen.

b) *Zu § 38*

Die in dieser Vorschrift vorgesehenen subjektiven Voraussetzungen für die Erlaubniserteilung decken sich mit denen, die für die Erteilung einer Güterfernverkehrsgenehmigung oder Güternahverkehrserlaubnis vorgeschrieben sind. Mit dieser Regelung wird auch einer Richtlinie des Rates der EG vom 12. November 1974 (74/561/EWG — Amtsbl. der EG Nr. L 308 vom 19. November 1974, geändert durch die Richtlinie des Rates 80/1178/EWG vom 4. Dezember 1980 — Amtsbl. der EG Nr. L 350/41 vom 23. Dezember 1980) entsprochen, die den Mitgliedstaaten auferlegt, den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers von der Erfüllung einheitlicher und gemeinsamer subjektiver Voraussetzungen abhängig zu machen.

c) *Zu § 39*

Gemäß Absatz 1 sind bestimmte Vorschriften über das Verfahren zur Erteilung einer Genehmigung für den Güterfernverkehr auf das Verfahren für die Erteilung einer Erlaubnis für den Umzugsverkehr entsprechend anwendbar. Eine

weitgehend gleichlautende Regelung hat sich für das Verfahren zur Erteilung einer Erlaubnis für den Güternahverkehr bewährt (vgl. § 83 GüKG). Für die Entscheidung, ob erlaubnispflichtiger Umzugsverkehr vorliegt, soll die untere Verkehrsbehörde zuständig sein.

d) *Zu § 40*

Die Entgelte für die Beförderung von Umzugsgut sollen wie bisher der Tarifbindung unterliegen. Ausschlaggebend hierfür ist der Verbraucherschutz, der durch überhöhte Preise, u. U. auch durch ruinösen Wettbewerb innerhalb des Gewerbes mit der Folge nachlassender Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit gefährdet werden könnte.

Die Neuregelung des Umzugsverkehrs mit dem Wegfall der Kontigentierung und der Abgrenzung nach Nah- und Fernverkehr läßt die Einrichtung einer eigenen Tarifkommission mit entsprechender Zusammensetzung zweckmäßig erscheinen. Diese Tarifkommission kann auch Tarife für die Beförderung von Handelsmöbeln bilten, und zwar unabhängig davon, ob diese Beförderungen im Nah- oder Fernverkehr durchgeführt werden. Beförderungen dieser Art sind häufig mit Nebenleistungen, wie z. B. Be- und Entladen, verbunden und ähneln in der Tarifgestaltung dem Umzugsverkehr. Auch schon bisher lag die Tarifbildung für beide Bereiche zusammengefaßt bei einer speziellen Tarifkommission für den Möbelverkehr. Andererseits können Tarife für die Beförderung von Handelsmöbeln — je nach der Beförderungsentfernung — auch von der Tarifkommission für den Güterfernverkehr bzw. von der Tarifkommission für den Güternahverkehr gebildet werden. Ob im konkreten Beförderungsfall der von der Tarifkommission für den Umzugsverkehr gebildete Möbeltarif oder der von der Fern- bzw. Nahverkehrskommission gebildete Tarif anwendbar ist, hängt davon ab, welche tarifliche Leistungen von den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart worden sind.

e) *Zu § 41*

Das Verbot des Haftungsausschlusses und der Haftungsbeschränkung galt schon nach bisherigem Recht für die Beförderung von Umzugsgut im Fernverkehr. Da im Umzugsverkehr zukünftig eine Unterscheidung nach Nah- und Fernverkehr nicht mehr besteht, war zwischen einem ersatzlosen Wegfall der Regelung oder ihrer Ausdehnung auf Kurzstreckenbeförderungen zu entscheiden. Der Gesetzentwurf sieht insbesondere im Interesse der Verbraucher die zweite Lösung vor. Entsprechendes gilt für die Aufbewahrung der Beförderungsunterlagen. Die Buchführungspflicht bestand schon bisher sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr.

f) *Zu § 42*

Es handelt sich um eine Überwachungsvorschrift, die für Straßenkontrollen von Bedeutung ist. Die Erlaubnisbehörde hat auf Antrag des Unternehmers so viele Ausfertigungen der Erlaubnisurkunde auszustellen, daß bei jedem Lastkraftwagen und bei jeder Zugmaschine, die der Unternehmer für den Umzugsverkehr verwendet, eine Ausfertigung mitgeführt werden kann. Die Regelung entspricht dem für den Güternahverkehr geltenden § 86 GüKG.

g) *Zu § 43*

Die untere Verkehrsbehörde hat als Erlaubnisbehörde zur Durchführung ihrer Überwachungsaufgaben die gleichen Befugnisse wie die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in ihrem Zuständigkeitsbereich. Dies ergibt sich aus dem entsprechend anwendbaren § 55 Abs. 1 und 2. Die Erlaubnisbehörde kann also auch Betriebsprüfungen und Straßenkontrollen selbst durchführen.

Um Regelungen über die Vorlage der zur Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen und über die statistische Erfassung leichter den Bedürfnissen der Praxis anzupassen, wird hierfür der Weg einer Rechtsverordnung gewählt.

Zu Nummer 13 bis 17

Anpassung an die neue Gliederung des Gesetzes und redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nummer 18 a

Mit dieser redaktionellen Änderung wird klargestellt, daß sich die Vorschrift des § 54 Abs. 1 nur auf den Unternehmer des Güterfernverkehrs und nicht etwa auch auf sonstige Unternehmer (Güternah- oder Umzugsverkehr) bezieht.

Zu Nummer 18 b

Der Eingangssatz enthält zunächst redaktionelle Anpassungen an Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Darüber hinaus sind folgende Ergänzungen des § 54 Abs. 2 Nr. 3 vorgesehen: Die Einfügung unter f) ist eine redaktionelle Anpassung (bisher § 54 Abs. 2 Nr. 4). Bei der Einfügung unter g) geht es darum, daß die Bundesanstalt bei den von ihr durchgeführten Straßenkontrollen auch darauf achtet, daß die benutzten Transportbehältnisse entsprechend den Bestimmungen des Lebensmittelrechtes gekennzeichnet und gereinigt sind. Zudem soll überwacht werden, daß beispielsweise in Behältnissen, die zur Beförderung von Wein benutzt werden, ausnahmslos Lebensmittel befördert werden.

Die unter h) genannte Überwachungsaufgabe wird von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr bereits jetzt aufgrund eines Erlasses des Bundesministers für Verkehr wahrgenommen. Als Rechtsgrundlage hierfür erscheint ein Erlaß auf Dauer nicht ausreichend. Die gesetzliche Regelung beinhaltet auch die Kontrolle, ob die genehmigten Mengen eingehalten sind und die beförderten Waffen mit den in der Genehmigung genannten übereinstimmen.
Satz 2 enthält redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nummer 19

Die Mitwirkung der Bundesanstalt bei der Überwachung des Umzugsverkehrs soll in der gleichen

Weise erfolgen wie ihre unterstützende Tätigkeit bei der Überwachung des Güternahverkehrs. Daher befaßt sich § 54a mit den Aufgaben der Bundesanstalt für die Bereiche Umzugsverkehr und Güternahverkehr. Im wesentlichen wird § 87a (alt) in § 54a übernommen, auf den Umzugsverkehr ausgedehnt und durch Bezugnahme auf § 54 Abs. 2 Nummer 3 redaktionell vereinfacht.

Zu Nummer 20

a) Bei Prüfungen der Bundesanstalt wird zunehmend angezweifelt, ob die Unterlagen über den Einsatz und die Fahrten der Kraftfahrzeuge (z. B. Dispositionspläne, Schaublätter der Fahrtenschreiber und Kontrollgeräte) zu den Büchern und Geschäftspapieren gehören. Die Bundesanstalt muß aber auch diese Unterlagen einsehen können, um die Verwendung der Kraftfahrzeuge im Hinblick auf die gesetzlichen Vorschriften überwachen zu können.

b) Redaktionelle Anpassung als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummer 21

a) Die Unternehmer des Umzugsverkehrs sollen ebenso wie nach geltendem Recht die Unternehmer des Güterfern- und Güternahverkehrs ihr Unternehmen und auf Verlangen der Bundesanstalt auch ihre Kraftfahrzeuge bei der Bundesanstalt anmelden. Die Anmeldung ist Grundlage für die Überwachungstätigkeit und die Finanzierung der Bundesanstalt (vgl. Nr. 24b).

b) Die von der Bundesanstalt geführten Register sind zur Erfüllung der Aufgaben der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr erforderlich. Zudem liefern sie Strukturdaten über das Gewerbe, die zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen nützlich sind. Weiterhin werden die Register benötigt, um eine Bemessungsgrundlage für die Umlagen und Meldebeiträge nach § 75 zu erhalten. Daher sind die Unternehmer des Umzugsverkehrs einzubeziehen.

Zu Nummer 22

Redaktionelle Anpassung als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummer 23

Diese Vorschrift kann gestrichen werden, weil die Haushaltsordnung des Bundes gemäß § 74 auf die Bundesanstalt sinngemäß anwendbar ist. Danach ist Rechnungsjahr (Haushaltsjahr) das Kalenderjahr.

Zu Nummer 24

a) Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die durch den Wegfall des Begriffs „Möbelfernverkehr" bedingt ist.

b) Die Bundesanstalt ist eine Behörde, deren Kosten nicht aus dem Bundeshaushalt, sondern durch Umlagen und Meldebeiträge von denjenigen aufgebracht werden, auf die sich die Überwachungstätigkeit bezieht. Demzufolge werden auch von Unternehmern des Umzugsverkehrs ebenso wie bereits nach geltendem Recht von Nahverkehrsunternehmern (bisher in § 87b Abs. 1 geregelt, nunmehr in § 75 Abs. 1 Satz 5 aufgenommen) jährliche Meldebeiträge erhoben.

c) Redaktionelle Anpassung (vgl. Nr. 23).

Zu Nummer 25

Die §§ 77, 78 werden aus redaktionellen Gründen gestrichen. Die Vorschrift des § 77 gehört systematisch in den Abschnitt Güterfernverkehr und ist darin als § 19b aufgenommen worden (vgl. Nr. 5). Die Vorschrift des § 78 ist künftig in § 102b enthalten zusammen mit den Rücknahme- und Widerrufsgründen für die Erlaubnis für den Umzugs- und Güternahverkehr.

Zu Nummer 26

Anpassung an die neue Gliederung des Gesetzes.

Zu Nummer 27

Redaktionelle Anpassung an eine Neufassung des § 15 durch Gesetz vom 9. Juli 1979 und an die Neufassung des § 39 durch dieses Gesetz.

Zu Nummer 28

Mit dieser Vorschrift wird das Tarifbildungsverfahren für den Güternahverkehr dem für den Güterfernverkehr neu eingeführten Verfahren angepaßt (s. auch Begründung zu Nummer 7).

Zu den Nummern 29 bis 37 und 39

Redaktionelle Anpassungen als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummern 38 und 40

Anpassung an die neue Gliederung des Gesetzes.

Zu Nummern 41 und 42

Mit dieser Regelung werden Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über den Umzugsverkehr bußgeldbewehrt.

Zu Nummern 43 und 44

Redaktionelle Anpassungen als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummer 45

Die Vorschriften über die Rücknahme der Genehmigung für den Güterfernverkehr (bisher § 78) und der Erlaubnis für den Güternahverkehr (bisher § 88) werden in dieser Vorschrift zusammengefaßt. Gleichzeitig wird der Umzugsverkehr einbezogen, weil eine Sonderregelung nicht erforderlich ist.

Im Interesse einer Vereinheitlichung der Rücknahme- und Widerrufsgründe für die Genehmigung und

die Erlaubnis wird den Behörden bei allen Tatbeständen ein Ermessen eingeräumt. Der bisherige Unterschied zwischen zwingenden Rücknahmegründen und Ermessensrücknahmen wird aufgehoben. Die Einteilung in Rücknahme- und Widerrufsgründe erfolgt in Anpassung an das Verwaltungsverfahrensgesetz.

Zu Nummer 46

Anpassung an die neue Gliederung des Gesetzes.

Zu Nummern 47 a und 47 b

Redaktionelle Anpassungen als Folge geänderter Bestimmungen.

Zu Nummer 47 c

Mit dieser Änderung soll die Möglichkeit eröffnet werden, der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr die Zuständigkeit für die Erteilung von Gemeinschaftsgenehmigungen der EG und des Ministerrats der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zu übertragen. Die Grundsätze für die Erteilung solcher Genehmigungen sowie das dabei anzuwendende Verfahren soll wie bisher der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder in Richtlinien regeln.

Zu Nummer 48

In der Absicht, häufig zu novellierende Vorschriften zu vermeiden, sind die Höchstgrenzen für Gebühren gestrichen worden. Damit besteht im Rahmen der bereits bisher geltenden Grundsätze, nämlich Kostendeckung für den Verwaltungsaufwand und Nutzen der Amtshandlungen für den Betroffenen, ein größerer Spielraum für Gebührenfestsetzungen.

Zu Nummer 49

Diese Vorschrift hat in der bisher geltenden Fassung keine Bedeutung mehr und kann daher durch eine Regelung ersetzt werden, wonach die bis zum 1. Juli 1983 erteilten Genehmigungen für den Umzugsverkehr als Erlaubnis für den Umzugsverkehr (§ 37) fortgelten. Das Datum 1. Juli 1983 ist gewählt worden, weil davon auszugehen ist, daß das Dritte Änderungsgesetz zum Güterkraftverkehrsgesetz bis dahin in Kraft getreten ist. Danach wird keine Genehmigung für den Umzugsverkehr mehr ausgegeben, sondern es wird eine Erlaubnis für den Umzugsverkehr erteilt (vgl. § 37).

Zu Artikel 2

Zu Absatz 1

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes entfällt der Begriff des Möbelfernverkehrs. Dafür erteilte Genehmigungen werden beim Umtausch, spätestens aber neun Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes ungültig. Bis dahin können derartige Genehmigungen für die Beförderung von Neumöbeln und für die Beförderung von Umzugsgut weiterhin benutzt werden. Dabei ist für die Beförderung von Neumöbeln in einem Anhänger wie bisher eine Genehmigung erforderlich. Auch die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes geltende Restgutregelung soll für den Übergangszeitraum weitergelten.

Zu Absatz 2

Zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand sollen Nahverkehrsunternehmer und Möbelfernverkehrsunternehmer, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes Umzugsverkehr durchgeführt haben, auf Antrag eine Erlaubnis für den Umzugsverkehr erhalten, ohne daß die subjektiven Voraussetzungen für die Erteilung (§ 38) geprüft werden. Die Frist von sechs Monaten gewährleistet einen zeitlichen Zusammenhang zwischen der vereinfachten Erlaubniserteilung und der Gesetzesänderung. Bislang erteilte Genehmigungen für den Umzugsverkehr werden nicht ungültig, sie gelten vielmehr als Erlaubnis für den Umzugsverkehr fort (vgl. Artikel 1 Nr. 49).

Zu Absatz 3

Die Regelung für den Umtausch von Möbelfernverkehrsgenehmigungen in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr entspricht im wesentlichen dem Verfahren, das beim freiwilligen Umtausch nach der Höchstzahlen-Verordnung angewendet worden ist.

Absatz 3 Buchstabe d enthält eine Härteklausel für besondere Fälle. Dem Antragsteller kann nur eine einzige Genehmigung erteilt werden.

Absatz 3 Buchstabe e enthält eine Regelung, mit der ungerechtfertigte Vorteile einzelner Antragsteller vermieden werden sollen.

Zu Absatz 4

Die Nutzlastbegrenzung von 15 t ist erforderlich, um eine erhebliche Kapazitätsausweitung im gewerblichen Güterfernverkehr zu vermeiden. Die Vorschrift entspricht der Regelung, die für den freiwilligen Umtausch nach der Höchstzahlen-Verordnung gegolten hat.

Zu Absatz 5

Diese Vorschrift enthält eine Härteklausel, mit der die betrieblichen Belange im Einzelfall angemessen berücksichtigt werden können.

Zu Absatz 6

Eine entsprechende Regelung hat bereits für den freiwilligen Umtausch nach der Höchstzahlen-Verordnung gegolten.

Zu den Absätzen 7 und 8

Diese Vorschrift stellt auf unterschiedliche betriebliche Bedürfnisse ab.

Zu Absatz 9

Es ist erforderlich, die Höchstzahlen-Verordnung an die Regelung dieses Artikels anzupassen.

Zu Artikel 3

Dieser Artikel enthält die Befugnis zur Neubekanntmachung.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Vorschrift über das Inkrafttreten des Gesetzes und über die Befristung des Artikels 2.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Eingangsworte**

Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“

Begründung

Das Gesetz bedarf der qualifizierten Mehrheit des Bundestages, weil die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr einen eigenen Unterbau besitzt und daher die Übertragung neuer Aufgaben nur unter den Voraussetzungen des Artikels 87 Abs. 3 Satz 2 GG zulässig ist. Die Eingangsworte sind entsprechend dieser Vorschrift zu fassen.

2. **Artikel 1 nach Nummer 4** (§ 12 a)

Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4 a1 einzufügen:

‚4 a1. In § 12 a Abs. 1 Satz 2 letzter Halbsatz wird die Zahl „25“ durch die Zahl „27“ ersetzt.‘

Begründung

Die Änderung ist notwendig, um der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Ohne Ausnahmegenehmigung von den Bestimmungen der StVZO über die zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten sind heute Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis 27 t im Verkehr. Diese Nutzlast muß daher auch den Bestimmungen über die Aufteilung der Genehmigung zugrunde gelegt werden.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich in den Fällen, in denen bereits vor Einführung der 25 t-Höchstgrenze im Jahre 1979 eine höhere Nutzlast auf mehrere Fahrzeuge aufgeteilt wurde. In den Fällen der Wiedererteilung einer abgelaufenen Genehmigung würde der volle Einsatz des vorhandenen Fahrzeugparks unmöglich gemacht.

3. **Artikel 1 nach Nummer 4** (§ 12 a)

Nach Nummer 4 a1 — neu — ist folgende Nummer 4 a2 einzufügen:

‚4 a2. In § 12 a wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Die gemeinsame Benutzung von Teilgenehmigungen einer Genehmigung ist nur zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde durch Eintragung in die Teilurkunde zugelassen wird. Die Zulassung darf nur erfolgen, wenn und soweit besondere betriebliche oder persönliche Gründe vorliegen und die Kontrollmöglichkeit nicht unzumutbar erschwert wird.“‘

Begründung

Die vorgeschlagene Änderung entspricht einem Bedürfnis der Praxis. Sie ist notwendig, um ein Mindestmaß betrieblicher Flexibilität sicherzustellen.

Die Regelung trägt außerdem dazu bei, unnötigen Verwaltungsaufwand und Kosten bei den Unternehmen und Behörden zu vermeiden, die durch wiederholte Anträge auf Änderung der Aufteilung der Genehmigung entstehen.

4. **Artikel 1 Nr. 7**

Der Bundesrat hält das vorgesehene Tarifbildungsverfahren für grundsätzlich geeignet, die Flexibilität der Tarife im Güterfernverkehr zu verbessern. Er ist jedoch der Auffassung, daß zu der Neuordnung des Tarifbildungsverfahrens anstehende Fragen noch nicht hinreichend geklärt sind, so insbesondere

— inwieweit durch das vorgesehene Verfahren notwendige Tariffortbildungen verzögert werden,

— welche Bindungswirkung den als „marktgerecht angesehenen“ Tarifbeschlüssen im Genehmigungsverfahren nach § 20 a Abs. 4 GüKG zukommt,

— ob der bisherige Prüfungsmaßstab für die Tarifgenehmigungen „Erfordernis des allgemeinen Wohls“ durch wettbewerbsrechtliche Grundsätze näher präzisiert werden kann.

Für die weitere Behandlung im Gesetzgebungsverfahren zeichnet sich eine Anhörung aller interessierten Verbände und Institutionen im Deutschen Bundestag ab. Hiervon wird eine weitere Klärung der noch offenen Sachfragen erwartet.

Der Bundesrat stellt deshalb seine Stellungnahme zu Artikel 1 Nr. 7 bis zum zweiten Durchgang zurück.

5. **Zum Werkverkehr**

Die Situation im Werkverkehr war Gegenstand einer Untersuchung, die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durchgeführt und im Jahre 1979 abgeschlossen wurde.

Gesetzgeberische Folgerungen stehen noch aus.

Die Bundesregierung hat lediglich eine Aufstockung der Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr zu einem noch offenen Zeitpunkt angekündigt.

Die Verkehrsministerkonferenz hat am 16. November 1981 gesetzgeberische Maßnahmen vorgeschlagen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu klären, welche Gesetzesänderungen aufgrund der Werkverkehrsuntersuchung in die Novelle einzubringen sind.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nummer 1 (Eingangsworte)

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß es sich bei den Außenstellen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr nicht um Mittel- oder Unterbehörden im Sinne des Artikels 87 Abs. 3 Satz 2 GG handelt. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr bildet, wie sich aus § 53 Abs. 3 GüKG ergibt, zusammen mit ihren Außenstellen eine einzige Behörde.

Dies hat auch das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 19. Februar 1960 (BVerwGE 10, 161, 163 ff.) ausdrücklich festgestellt. Danach hat die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr „keinen behördenähnlichen Aufbau, ihre Außenstellen sind im Verhältnis zur Zentrale keine untergeordneten Dienststellen".

Da damit die Voraussetzungen des Artikels 87 Abs. 3 Satz 2 GG nicht vorliegen, bedarf das Gesetz auch nicht der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder des Deutschen Bundestages.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 nach Nummer 4 [§ 12 a])

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Der höchstzulässigen Nutzlast von 25 t bei der Verwendung von Teilgenehmigungen kommt die Bedeutung eines Berechnungsfaktors zu, der sicherstellen soll, daß eine bestimmte Gesamtkapazität im gewerblichen Güterfernverkehr durch die Stückelungsmöglichkeiten nicht überschritten wird. Es ist davon auszugehen, daß nur solche Unternehmer sich ein Fahrzeug mit einer 27 t-Nutzlast anschaffen, die es auf Grund der Betriebs- und Auftragsstruktur benötigen.

Für diese Unternehmer ist eine Änderung der Stükkelungshöchstgrenze unerheblich; sie erleiden keine Nachteile, wenn die Grenze unverändert bleibt. Wird die bestehende 25 t-Höchstgrenze auf 27 t heraufgesetzt, würde es für viele Unternehmen — unabhängig von ihrer Betriebs- und Auftragsstruktur — erstrebenswert, derartige große Fahrzeuge zu erwerben (evtl. Gebrauchtfahrzeuge, nur vorübergehend oder auch nur zum Schein), um auf diese Weise in den Genuß des erhöhten Stückelungsvolumens zu gelangen. Eine nicht unerhebliche Kapazitätserweiterung wäre die Folge.

Hinzu kommt, daß die vorgenannten Möglichkeiten in erster Linie von großen, kapitalstarken Unternehmen genutzt werden könnten und kleinere Betriebe also benachteiligt wären.

Für die vom Bundesrat angesprochenen Fälle, in denen bereits vor Einführung der 25 t-Grenze im Jahre 1979 eine höhere Nutzlast auf mehrere Kraftfahrzeuge aufgeteilt wurde, besteht seit 1980 eine einheitliche Verwaltungspraxis, nach der bis zum Ende des Jahres 1985 die höhere Nutzlast auch weiterhin gebilligt werden soll. Die Bundesregierung hat keine Einwände dagegen, die Übergangsfrist zu verlängern, falls dies aus der Sicht der Länder geboten erscheint.

Zu Nummer 3 (Artikel 1 nach Nummer 4 [§ 12 a])

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Die bestehende Regelung des § 12 a GüKG, die es gestattet, dem Unternehmer anstelle einer Genehmigung mehrere Genehmigungen zu erteilen, die eine bestimmte Nutzlast nicht überschreiten, kommt dem Bedürfnis der Güterkraftverkehrsunternehmer und der verladenden Wirtschaft nach flexibler Kapazitätsregelung entgegen, ohne die Kapazität des Güterfernverkehrs auszuweiten.

Wird es dem Unternehmer gestattet, nach eigener Wahl Teilgenehmigungen gemeinsam zu verwenden, so erlangt er eine betriebliche Flexibilität, die die Nutzung der genehmigten Kapazität erheblich verbessert. Diese verbesserte Nutzungsmöglichkeit würde dazu führen, daß mehr Güter als bisher im Straßengüterverkehr befördert werden. Negative Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn sind deshalb nicht auszuschließen.

Nach den geltenden Bestimmungen ist ein Unternehmer berechtigt, bei einer Beförderung mit einem Kraftfahrzeug im Güterfernverkehr nur eine Teilgenehmigung zu verwenden. Es handelt sich hierbei um Kraftfahrzeuggenehmigungen. Der Änderungsvorschlag des Bundesrates nähert sich demgegenüber der Einführung einer Nutzlastgenehmigung. Dadurch würden sich erhebliche Überwachungsprobleme ergeben:

Die ordnungsgemäße Verwendung jeder einzelnen Teilgenehmigung sowie die Tarifeinhaltung wären nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand zu überwachen. Bei Betriebsprüfungen kann die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr bereits heute vielfach nur mit großen Schwierigkeiten feststellen, welche Kraftfahrzeuge mit jeweils welchen Genehmigungen verwendet wurden. Diese Schwierigkeiten vergrößern sich, wenn gesplittete Genehmigungen variabel bei Kraftfahrzeugen und Lastzügen mit verschiedenen Nutzlasten eingesetzt werden können.

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Voraussetzungen für eine solche Zusammenlegung von Teilgenehmigungen erscheinen zudem nicht praktikabel. Jeder Unternehmer dürfte betriebliche oder persönliche Gründe für die gemeinsame Benutzung von Teilgenehmigungen vorbringen können.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nr. 7)

Der Bundesrat hat seine Stellungnahme zur vorgesehenen Neuordnung des Tarifbildungsverfahrens bis zum zweiten Durchgang zurückgestellt.

Zu Nummer 5 (zum Werkverkehr)

Nach dem Werkfernverkehrsgutachten ist der erhebliche Anstieg des Werkfernverkehrs auch auf die mangelnde Flexibilität der Tarifbildung im gewerblichen Güterfernverkehr zurückzuführen. Dementsprechend sieht die Bundesregierung in der geplanten Neuordnung der Tarifbildung einen Weg, um mit marktnahen Tarifen dem Werkfernverkehr entgegenzuwirken. Weitere gesetzliche Schritte werden von der Bundesregierung mit der vorliegenden Novelle nicht angestrebt.

Im übrigen ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die vom Bundesminister für Verkehr geplante Änderungsverordnung zur Höchstzahlen-Verordnung, nach der das Kontingent für den Bezirksgüterfernverkehr um 30 v. H. aufgestockt werden soll, geeignet ist, dem weiteren Anstieg des Werkfernverkehrs entgegenzuwirken. Dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn diese Genehmigungen mit Priorität solchen Unternehmern erteilt werden, die Werkfernverkehr übernehmen können. Dabei ist von Bedeutung, daß bei knapp 75 v. H. der Beförderungsfälle im Werkfernverkehr die Beförderungsstrecke geringer ist als 200 km. Durch die vorgesehene gezielte Ausgabe von Bezirksgüterfernverkehrsgenehmigungen würde es demnach ermöglicht, Anteile des Werkfernverkehrs zu übernehmen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333